

Nr. 2 (10)

75 øre

LUFTENS HELTER

BLADET FOR FLYINTERESSERT UNGDOM



Ett fly savnet

Seks flyveres eventyrlige redning rett for nesen på tyskerne . . .

Siste nytt om fly — Modellflyvning igår og idag — Månedens fly: De Havilland «Comet» — Vinn et byggesett — m. m.



DEN FLYVENDE PIL

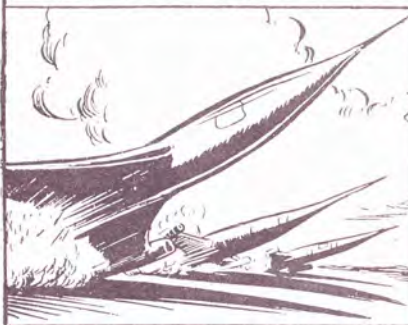
EN MYSTISK UKJENT
ER TRENGT INN I
KIEMPEBYEN „KVAD-
RATA“. ALARMEN ER
GÅTT MEN DEN
FREMMEDE LURER
VAKTENE OG FIN-
NER FLYET: „DEN
FLYVENDE PIL“.



MED EN HVIT FLAMME EFTER SEG GÅR
FLYET OPP...



SOM LYN FARER FORFØLGERNE TIL VÆRS



TRE HVITGLØDENDE STRÅLER MARKER-
ER SUPERJAGERENES BANER...



FORTSETTES PÅ SIDE 35

LUFTENS HELTER

Nr. 2 (10)

Februar 1956

Utgitt av BLADKOMPANIEET A/S

Redaktør: C. Huitfeldt

Redaksjon og ekspedisjon: Storgt. 31, Oslo — Tlf. 41 09 87

Abonnementspris pr. år (12 nummer): kr. 9.00. Pr. halvår: kr. 4.50

Av
Ralph
Barker



Den siste timen var alltid den lengste når man fløy anti-ubåt-patrolje i Biscayabukten. Akkurat som den siste milen på hjemveien også alltid var den lengste. Den svakt lysende ur-

skiven på instrumentbordet i cockpit'en på Wellington-flyet viste ti minutter på fire. På denne tiden av døgnet pleide fredelige folk å sove trygt i sine senger. Triggs, som satt ved

spaken, funderte på alle de underlige skjebnens treff som hadde ført ham, en fredens mann, hele den lange veien fra Australia hit til Biscaya, tolv hundre fot over havet, i en Wellington.

Men natten var ellers fredelig nok. Selv en pasifist ville kunne fly disse patruljetoktene uten å gå sin samvit-tighet for nær. Med et tungt skylag tre tusen fot oppe var natten så mørk at sikthet var lik null. Men ak-terut i skroget satt MacLean med anti-ubåt-radaren. Hvis han fikk kontakt med en ubåt ville de fly inn på ret-ningen, og når avstanden ble for kort for radaren ville de slå på de kraftige Leigh-lyskasterene som la havoverfla-ten halvannen kilometer fremover i flomlys. Det var ikke så lenge siden ubåtene hadde kunnet operere uhind-ret under dem slike mørke netter. Nå, ved hjelp av radaren og Leigh-lyset, kunne de forvandle den svarteste nat-ten til høyllys dag.

Uvisst av hvilken grunn hadde det vært endel nervøsitet og usikkerhet å spore hos dem alle under denne turen. Hver eneste mann hadde vært anspent, de hadde alle en ubevisst følelse av at alt ikke var som det skulle være. Og sant nok hadde beg-ge motorene oppført seg så underlig at det skulle gi god grunn for eng-stelse. Men det var i grunnen små-trøbbel som man kvitte seg for å vende tilbake for. Triggs hadde be-stemt seg for å holde det gående og fullføre patruljetoktet.

Nå var det en time daggry. Hjemme i Sydvest-England gikk nå andre mannskaper på vingene for å fortsette denne endeløse patruljetjenesten. Så snart dagslyset brøt frem kunne de sette kursen for basen og legge nat-

tens bekymringer bak seg. Intet å rapportere.

Stemmen til Devonshire avbrøt plutselig funderingene hans. — Det kom-mer en masse gnister ut fra styrbords motor, Skipper. Tror du det er O.K.?

— Gnister? Hvordan ser de ut?

— Ser ut? Som et stjernerdyss!

— Steng av poesien, kamerat, og se etter en gang til!

— Nå kommer det enda flere. De ligger i en hale etter oss, over hundre meter bakover.

Triggs kastet et blikk på oljetrykks-måleren. Den sto støtt et øyeblikk, men så dalte den plutselig ned til null. Han slo langsomt av gassen mens han samtidig ga styrbords ror. Motoren hostet og brølte, og plutselig døde den ut. Propellen slo et par slag, og så ble den stående stille. Han slo av bensintilførselen for å hindre brann i motoren og øket turtallet på ba-bords motor.

— Send ut et S.O.S., Arthur. Meld fra at vi flyr på én motor.

— Javel.

Han kalte på Badham, navigatøren, som også var australier. — Gi Arthur nøyaktig posisjon, Col!

— O.K.

Cartwright sendte ut nødsignalet på kontroll-frekvensen, og spolet ut hale-antennen slik at han kunne gjenta signalet over nød-frekvensen på lang-bølge. Han følte at flyet tapte høyde, og stusset på om signalene hans ville bli mottatt. Det hadde vært elendige mottagningsforhold denne natten, og i slutten av august pleide det alltid være statisk forstyrrelse hjemme i England. De skulle hatt større høyde hvis de skulle ha en skikkelig sjanse til å få signalene gjennom. Han gjen-tok signalene på kontroll-frekvensen

og slo over på langbølgen uten å vente på svar.

Triggs ga mere gass på venstre mo-tor og fikk turtallet opp i 2450 i mi-nuttet. Han holdt farten på 195 km. i timen. Han så at temperaturen steg i motoren under det harde presset. Og allikevel tapte de høyde.

— Dump overbord alt dere kan! ropte han. — Fallskjermer, lysbom-ber, alt utstyr som er løst! Mens han snakket presset han ned utløseren for dypvannsbombene og undret i farten på om kanskje en ubåt der nede fikk sitt livs største sjokk. Høydemåleren gikk fremdeles langsomt nedover. Temperaturen på babords motor steg.

Nødlanding.

— Klar til å gå ned på sjøen, karer. Jeg går ned mot vinden. Hva er vind-retningen, Col?

— To hundre og åtti grader, svarte Badham. — Vindstyrke omkring fem-og-firti kilometer i timen. Skulle anta at bølgene bryter med to eller tre fots skavl. Ganske svære dønnigner også, skulle jeg mene. Mellom seksten og tyve fots høyde og omtrent ett hundre og åtti meter mellom bølgetoppene.

— Flott regnet ut, Col!

Walker, annenflyveren, hjalp Triggs med å få på seg sikkerhetsbeltet og dumpet nødluken før han la seg ned på gulvet, med føttene vendt forover og med armene krammet fast rundt en tverrdrager. Badham dumpet perspex-hetten over tårnet og etterpå satte han i gang pumpen som blåste opp flyteblærene i skroget. Til slutt la han seg ned under den åpne tårnluken og holdt seg fast i hovedraftet. Devon-shire snudde akter-tårnet mot babord og dumpet døren overbord. Cartwright fortsatte å sende ut nødsignaler. Han

hadde bestemt seg for ikke å innta crash-stilling før i aller siste øyeblikk.

Triggs holdt flyet på kurs mot ba-sen, og forsøkte å regne ut den rik-tigste måten å ta sjøen på. Han visste at denne typen Wellington, befridd for vekten av tårndeckslet forut, og med det tunge radar-utstyret akterut, sannsynligvis ville være tung i halen ved landingen. Han hadde over et tonn bensin ombord, og han ville kvitte seg med det, delvis for å minske faren for brann, og dernest for å ha tankene tomme, derved ville flyet kunne flyte noen minutter til. Han slo fast at med den krappe sjøen lå fare-momentet hovedsakelig i selve landin-gen. De ville i alle tilfeller greie å karre seg ut av flyet før det sank.

Så var det spørsmålet om han skulle gå ned mot vinden, eller parallelt med døningene. Det var like meget som talte for hvert av de to alternativene. Man kunne gå ned mot vinden, men derved også mot bølgetoppene, og selv om man hadde fordelene av å få hastigheten ned på kortere tid måtte man ta sjansen på å renne nesen ned i én bølgetopp og følgelig stupe rett ned i neste. På den annen side, hvis man gikk ned parallelt med dønnin-gene, men med vinden inn fra siden, ville flyet ha større fart i det kritiske øyeblikket, og man ville ha slagside akkurat idet flyet tok sjøen. Hvis det var innpå to hundre meter mellom toppene av døningene skulle han ha sjansen til å gå ned mot vinden uten å tippe over i en bølgetopp. Å ta sjø-en med slagside, og på én motor, hør-tes litt vågalt ut.

Triggs grep mikrofonen, og ga de andre beskjed om hva de skulle fore-ta seg. — Jeg går ned så snart jeg kan. Det er hensiktsløst å forsøke å holde

seg på vingene som det nå ligger an. Babords motor er for varm som det er allerede. Det er litt vrient å bedømme høyden, så jeg bruker radiohøydemåleren. Jeg antar at vi er nede på omkring hundre fot nå. Femti fot!

Han slo på landingslysene og de skummende bølgetoppene lå i blendende hvitt flomlys. Han syntes det var fælt så mye hav omkring på alle kanter.

— Høydemåleren viser null. Antar at vi er nede nå. Det ville være pussig om vi støtte på en ubåt!

Han fikk et glimt av dønningen som raste forbi rett under dem, og regnet ut at høyden var omkring tredve fot. Han merket at flyet var dårlig trimmet, det var vanskelig å manøvrere det. Han turde ikke bruke flapsene heller, det kunne bare resultere at nesene gikk ennå mere i været.

— Høyde omkring tredve fot. Fart sytti-åtti knop. Går opp mot vinden. Vi tar dønningen i tredivet graders vinkel. Slår av gasen. Går ned!

Han slo ned babords gasshåndtak, stillet propellen på grov pitch og stengte for bensinen.

— Holder henne noen få fot over sjøen. Hold dere fast!

Han holdt flyet i tre-punkt-stilling og så fartsmåleren synke. — Sytti knop! Fem-og-seksti knop! Nå må hun treffe!

Han følte halen slå i vannet, og så tårnet sjøen seg plutselig opp foran ham. Det føltes som om de traff toppen på en dønning, og flyet løp farten av seg med én gang. Slaget var lettere enn det man fikk ved en buklanding på en runway. Ingen ble kastet ut av stillingene, unntatt Cart-

wright som ble slynget forover og fikk en flenge over øyet.

Cockpit'en ble øyeblikkelig fylt med vann opp til instrumentbordet, og Triggs trodde at de ville synke med nesene først. Da så han plutselig vannet veltet opp fra forreste fallskjerm-luke, og fosse ned fra den åpne tårn-luken over ham. Men vannmassene lot til å rette opp flyet igjen.

Han spente sikkerhetsbeltet av seg og klatret ut av setet, med blikket vendt mot nødluken like over hodet sitt. Da han satte kursen for luken, snublet han plutselig over noe, og skjønnte at det var en mann som lå der. Walker, annenflyveren lå med ansiktet mot gulvet, med vannmassene vaskende over seg, bevisstløs. Triggs løftet ham opp av vannet og dyttet ham halvveis opp gjennom nød-luken. Så krabbet han etter selv, og trakk Walker opp til seg. Walker var bevisstløs fremdeles da han trakk ham med seg ut på vingen.

Inne i skroget hjalp Cartwright Mac Lean opp gjennom tårnluken og krabbet etter selv. Badham arbeidet febrilsk med å få løsnet gummijollen. Han trakk håndtaket til seg med et rykk, og så gjorde han seg klar til å klatre opp gjennom luken.

— Nødrasjonene! ropte Cartwright ned til ham. — De må være falt uti og nå er de drevet bort! Badham husket at han hadde sett noe flyte forbi seg like etterat de hadde tatt sjøen. Han så en pakke med nødrasjoner ligge på navigasjons-bordet sitt, og gikk tilbake og hentet den. Han rakte den opp til Cartwright og klatret ut.

— Hvor er jollen? ropte han da han stakk hodet og armene opp av luken.

— Trakk du ikke i utløser-håndtaket?

— Selvsagt gjorde jeg det! Badham gikk tilbake ned i det synkende flyet og trakk i håndtaket igjen, men jollen blåste seg ikke opp. Nå hadde vannet steget til opp under armhulene hans, og han hadde sin fulle hyre med å komme seg opp gjennom luken. Han så plutselig foran seg den fryktelige sannheten at de ikke hadde fått blåst opp jollen, og når flyet gikk ned ville de alle havne i sjøen. Overgangen fra den lune, trygge varmen inne i flyet og til den kalde gufsen som nå slo mot ham fra den uhyggelige, svarte sjøen, var så stor at han holdt på å miste pusten.

Cartwright så at Badham strevet med å kome til hektene og snudde seg for å få tak i hånd-utløseren på utsiden av skroget. Han trakk i den gang på gang, fortvilet, som en mann som står og sliter i håndtaket på en spilleautomat etter at den siste kulen er borte.

— Den sitter fast! stønnet han. — Den er ikke til å rikke!

Triggs ristet liv i Walker igjen og holdt ham i oppreist stilling. De sto på vingen, til knes i vann, mens flyet duvet opp og ned med dønningene. Cartwright og MacLean sto fremdeles og strevet med utløseren til jollen. Walker hadde kommet til hektene nå, og Triggs overløt ham til seg selv og løp bort til luken hvor jollen lå. Han ga blaffen i utløseren og grep tak i dekslet med bare hender. Han slet og rykket i det, og til slutt klarte han å få revet det løs og trakk jollen ut.

Devonshire som var slått sanseløs inne i aktertårnet da flyet tok vannet, kom til hektene igjen da vannet var kommet opp til livet av ham. Han

spente beltet av seg, krøp ut av tårn-luken og krabbet nedover hele skroget og ut på vingen. Da han kom frem til de andre begynte jollen å blåse seg opp, og karene krøp opp i den. Vekten deres var nok til å holde jollen i stilling mot vingen.

— Hvor er nødrasjonene? ropte Triggs som fremdeles sto ute på selve vingen.

— Du fikk dem av meg, Arthur, sa Badham.

— Jeg la dem på vingen mens jeg prøvet å få jollen løs! Cartwright stirret hjelpeløst omkring seg. Han var klar over at sjøen forlengst måtte ha vasket pakken overbord.

— Den kan ikke ha kommet langt, sa Triggs. Landingslysene sto på ennå, og kastet et fosforaktig lys omkring dem.

— Der er den! ropte Triggs og pekte på en svart skygge som danset opp og ned på sjøen like ved propellen. Han stupte ut i sjøen, svømmet forbi babords propeller og fikk tak i pakken. Etterpå svømmet han tilbake gjennom den tunge sjøen frem til vingen, rakte pakken til karene i jollen, og krabbet selv opp på vingen. Vingen lå flere fot under vann nå, og bare seks tommer av skroget stakk opp over overflaten.

Jollen fløt nå langsomt over på le side av flyet, og Triggs trakk den lempelig ut mot vingespisen for å komme godt klar av antennen. Da han følte vingetippen synke under seg grep han tak i Badham som trakk ham ombord. Da han snudde seg for å kaste et siste blick på flyet sitt, var toppen av sideroret det eneste som stakk opp av sjøen.

Triggs regnet ut at de måtte ha brukt omkring et minutt på å få jol-

len ut, og kanskje ennå et halvt minutt på å få tak i pakken med nødrasjoner, og komme seg klar av flyet. To minutter måtte altså være gått siden de tok sjøen. Ikke et sekund mere. Han snudde seg mot flyet igjen. Nå var haleflaten også borte.

Alene på havet.

Jollen hadde allerede tatt inn tre-fire tommer vann og de seks mennene satte seg ned og begynte å øse, først med hendene, men etterhvert som mere og mere vann slo ned i jollen skjønte de at det ikke nyttet. Hver mann tok en av skoene sine, og øste videre med den i jevn takt. Badham hadde undervurdert høyden på døningene og krappsjøen, og jollen ble kastet frem og tilbake uten opphold. De var gjennomvåte allerede, og skumsprøyten som slo innover dem øket uhyggen. En etter en bukket de under for sjøsyke, men med den voldsomme sjøen omkring seg på alle kanter kunne de ikke gi seg over. De kunne ikke en gang lene seg ut over rekken og vrenge seg. De spydde i ett sett, og da de ikke hadde mere å kaste opp enn mavesaft og galde vrenget de seg fremdeles. Vannet i jollen ble gult og mudret, men de måtte bøye seg over det hele tiden og øse av alle krefter.

Etter å ha øst i nesten to timer begynte de å få bukt med vannet. Det begynte å synke, og en stund etterpå kunne de ta frem lommeterkleene sine og tørre opp de siste vandamene på gulvet. Men da dagslyset kom fikk de for alvor øye for hvilken fortvilet stilling de var i. Sjøene tårnet seg opp over dem, og siktbarheten var under en kilometer. Triggs undersøkte pakken med nødrasjoner og ut-

styret i jollen. De hadde vann og mat nok til å greie seg i flere dager, og alt utstyret i jollen lot til å være intakt. Men han oppdaget til sin forundring at det bare var to nødrakter.

To timer var gått siden de tok sjøen, tenkte Triggs. På denne tiden ville de ha rukket tilbake til Chivenor. Klokken var snart seks. De skulle nesten ha vært tilbake til basen nå. Han funderte på om noen hadde hørt det S.O.S.-signalet de sendte ut. Om en times tid ville de bli rapportert savnet.

En time etterpå var de fremdeles utmattet av sjøsyken. Men trass i den elendige forfatningen de var i begynte Triggs og Badham å se lyst på livet igjen, — som de pleide. De var alle i live, og jollen hadde vist hva der duede til i den tunge sjøen. Det var ikke tvil om at de snart ville bli reddet. Det foregikk alltid noe i denne delen av Biscaya-bukten, både dag og natt. De var bare omkring åtti sjømil fra Brest, midt i ruten for de flyene som fløy anti-ubåt-patruljer. De kunne sikkert ikke unngå å få øye på britiske fly, og før eller senere ville et eller flere fly få øye på dem. De ville vel antagelig få øye på tyske fly også. Patruljer fra Luftwaffe var alltid på vingene på disse kanter, klar til å slå ned på uforvarende. Dessuten var det gjerne en god del med franske tunfiskere heromkring. På de åtte patruljeflyvningene de hadde foretatt siden skvadronen ble satt inn i tjenesten hadde de fått øye på mange av disse fiskekutterne. Det var sjanser for at de ville bli sett av tyske fly, og etterpå bli plukket opp av en tunfisker. Selv om fartøyer fra britiske kyststasjoner gikk ut for å

plukke dem opp ville de antagelig bli oppdaget av tyskerne og bli angrepet i samme øyeblikk. De var for langt borte til å gjøre seg håp om å bli reddet av den kombinerte luft/sjø-redningstjenesten hjemmefra. Tanken på at de skulle havne i en fangeleir fikk plutselig humøret til å synke adskillige grader.

— Hvor langt er vi fra Brest, Col?

— Jeg skal forsøke å regne det ut, svarte Badham.

Triggs måtte smile. Badham var og ble navigatør. Han ville ikke bli forbauset om Col plutselig trakk frem en sekstant fra lommen og begynte å gjøre observasjoner.

— Såvidt jeg kan skjønn må vi være åtti sjømil vest for Brest-halvøen, sannsynligvis åtte eller ti mil nord for selve Brests breddegrad, og omkring etthundre og åtti mil syd for Lands End.

— Kan du gi meg en god kurs å styre på?

Badham lo. — Jeg kan gjerne stikke ut en kurs for deg hvis du vil.

Cartwright og MacLean var sjøsyke fremdeles, men de andre begynte å komme seg, og Triggs satte dem til å holde utkikk etter fly. Plutselig pekte Walker opp mot et Wellington-fly med kurs sydover, omkring en mils vei borte.

— En Wimpey! ropte han. — En av våre gutter antagelig.

— Sannsynligvis, sa Badham.

— Hva med en rakett? spurte Devonshire. Den skarpe kanadiske aksepten hans sto i skurrende kontrast mot den drevende måten Badham snakket på.

— Jeg er redd for at flyet er for langt borte, sa Triggs. — Husk at vi bare har to stykker. Det er best å

la være å bruke dem til vi er sikre på at de blir sett.

— Undres på hvem det er, sa Walker med en anelse av lengsel i stemmen.

— Vel, la meg nå se, sa Badham. — Fraser og Bramwell var ute med oss igårftes, så det kan ikke være noen av dem. Det kan være Howell, eller Dyer.

— Ja, eller Virgo eller Riding, eller hvemsomhelst fra et halvt dusin andre Wimpey-skvadroner, sa Triggs.

— Jeg skal notere klokkeslettet, sa den metodiske Badham. — Når vi kommer hjem kan vi undersøke hvem det var.

— Jeg skal banne på at det var Virgo, sa Devonshire. Dette med å gjette hvem som var ombord i Wellingtonflyet var en god ting for dem alle. Det kvikket dem opp. Hver mann følte seg litt mere trygg nå, etter at de hadde sett kamerater fra skvadronen på så nært hold.

Sjøen gikk høyt ennå, og det lot ikke til å være stort håp for de sjøsyke, men siktbarheten ble bedre, og like etter at klokken var passert halvni så de noe som lignet en Beaufighter jager fly lavt over sjøen ikke langt borte.

— Det er en Beaufighter, det er sikkert, sa Devonshire.

— Undres på hvorfor han flyr så lavt. Han kan ikke være mere enn hundre fot over havflaten.

— Han er ute for å se etter oss antagelig, sa Triggs. Han grep en av rakettenes og holdt skarp utkikk etter jageren. Kursen den holdt ville føre den omkring en kvart sjømil bort fra jollen. Triggs ventet, og da jageren var omkring syv hundre meter borte tente han raketten. Beaufighteren fløy

videre på kurs, og da den var firehundre meter borte kunne de tydelig se Royal Air Force's merker under vingene.

— Den har ikke fått øye på oss, sa MacLean.

— Det kommer sikkert et annet fly om noen få minutter, svarte Triggs. Han ergret seg over raketten som var kastet bort til ingen nytte, men han var ikke urolig. Det hadde sett ut som om jageren speidet etter dem. Biscayabukten var et stort havstykke, søkningen ville sikkert ikke bli oppgitt før de var funnet.

I løpet av morgenen fikk de øye på ialt ti fly, inklusiv en Whitley som fløy så nær at de tok risken på å sende opp den siste raketten. Men de ble ikke oppdaget. Triggs og Badham strevet hardt med å holde motet oppe hos de andre mens dette sto på. Det at posisjonen deres var kjent hjemme var en stor oppmuntring for dem. Da Badham rigget til et lite seil og jollen viste tydelige tegn til å drive østover, ropte de hurra alle sammen. Triggs og Badham gjorde sitt beste for å overbevise de andre om at enten ville de bli reddet, eller så ville de drive inn til franskekysten.

Oppdaget.

Etter at de hadde fyrt av den siste raketten vinket de med flagget hver gang de så et fly, og dyppte sekken med det selvlysende stoffet i sjøen. Dette var den eneste måten de kunne gi seg til kjenne med nå.

Men ut på ettermiddagen fikk de øye på en Whitley, eskortert av en Beaufighter, og disse flyene lot til å være ute på en grundigere undersøkelse. De viftet med flagget i ett sett, og slepte sekken med lysstoffet

etter seg i sjøen, og ti minutter etter fløy Whitley'en rett over dem og vugget med vingene til hilsen, mens Beaufighteren stupte ned og suste forbi dem noen få meter over havflaten. Det fikk blodet til å hamre i årene deres, og det fantes ikke bedre medisiner i verden for sjøsyke menn.

Whitley'en sirklet rundt dem en gang, og etterpå satte den kursen rett mot jollen. Den hadde slått av farten, og da den var like i nærheten slapp den ned en ekstra jolle. Men jollen falt ned et langt stykke fra dem, og for å rekke frem måtte de padle mot vinden. De begynte å padle febrilsk, og flyveren på Whitley'en, som tydeligvis måtte ha forstått at det ville være håpløst for dem å greie det, kom inn over dem ennå en gang og slapp ned en sekk med forsyninger. Denne gang var han heldigere, og sekken falt ned like ved siden av dem, på le side. De fikk pakken ombord i løpet av noen minutter, og til sin store glede fant de en Very-pistol der, med flere patroner.

Det hele begynte jo nå å se lysere ut, men Triggs måtte lure på hvorledes redningsmannskapene skulle bære seg ad med å rekke frem til dem. Hvis de ikke ble reddet i løpet av dagen ville de drive et godt stykke avsted i løpet av natten, og da ville søkingen måtte begynne påny.

Engstelsen hans steg noen minutter etter da både Whitley'en og jageren snudde og satte kursen hjem. Nå var de alene igjen, men motet steg betraktelig da de fikk øye på en ny Whitley, bare en halv time etter. Triggs fyrte av signalpistolen, og Whitley'en satte kursen rett mot dem, og begynte å sirkle rundt dem.

— Se opp! ropte Walker. — De sig-

naliserer ett eller annet til oss. Whitley'en fløy i en stor sirkel rundt dem, og en eller annen ombord morset med en signal-lykt til dem. Cartwright, McLean og Devonshire stavet bokstavene i fellesskap.

s-u-n-d-e-r-l-a-n-d Sunderland! k-o-m-m-e-r kommer!

— Jøss, flyvebåt, når kommer den montro? spurte Badham.

— Hvis de mente at den skulle komme imorgen hadde de vel sagt fra om det, svarte Triggs. — Den må ha gått på vingen for noen minutter siden, ellers ville vel ikke folkene i denne Whitley'en ha visst om det.

Det var blitt sent på ettermiddagen nå, og hvis en Sunderland hadde startet ville den akkurat kunne greie å rekke frem og ta dem ombord før mørket falt på. Nå var de ikke lenger i tvil om at alt som kunne gjøres ble gjort for å spare dem for ennu en natt i jollen, men Triggs var likevel litt skeptisk med hensyn til sjansene for en Sunderland til å starte i denne høye sjøen.

Det viste seg at Triggs hadde regnet riktig når det gjaldt tiden for flyvebåtens ankomst. De fikk øye på Sunderland-flyet noen få minutter før åtte samme aften. Triggs fyrte av ennu et skudd med signalpistolen, og folkene i flybåten fikk øye på dem med én gang.

De så spent opp mot den digre flybåten da den fløy i ring rundt dem. De gikk ut fra at flyveren veide for og imot mulighetene for å komme fra en landing og start med fly og besetning i behold. Triggs kom i tanker om at sjøen alltid virket roligere når man så den fra luften. Han ville selv aldri ha gjettet at det skulle være så tung sjø, og at jollen skulle bli

kastet slik omkring som den ble. Han hadde et brennende ønske om å sende et signal til kapteinen på flyvebåten og si at en landing ville være ytterst risikabel, men alt han kunne gjøre var å glo opp mot himmelen og se dum ut. Hvis han begynte å svinge med armene ville han sannsynligvis bli misforstått, hvis han i det hele tatt ble observert.

Sunderlanden kretset i en stadig større sirkel, og til slutt var den to sjømil borte fra jollen.

— Jeg håper han traff den riktige beslutningen, sa Triggs.

— Det skulle bety at vi får en natt til i jollen, sa MacLean.

— De finner oss nok igjen imorgentidlig, sa Triggs.

— Selvsagt, sa Badham. Han visste godt om at tåken kunne komme settende plutselig her på disse kanter, og gjøre det umulig å se to meter frem for seg, men han holdt det for seg selv.

Plutselig hørte de en serie med eksplosjoner fra den retningen hvor flyvebåten var forsvunnet.

— Dypvannsbomber! ropte Badham. — De forsøker allikevel å lande!

— Det kan ikke være at de fikk øye på en ubåt da? spurte Devonshire.

Triggs stirret vedvarende mot flybåten. Han merket seg at det rant fra den, som fra en kran. — Han dumper bensin, sa han. — Han har nok tenkt å gå ned her likevel.

Et uhyggelig skuespill.

De stirret målløse mot flybåten mens den kom inn for landing. Triggs som fremdeles husket hvert sekund fra sin egen landing, opplevet den samme spenningen påny. Det var bare tusen ganger verre å sitte maktesløs

og se en annen gjennomgå den samme nerveslitende påkjenningen. Han kunne ikke fri seg fra en følelse av uhygge.

Men det var jo tåpelig å tenke slik. Sunderland-flyveren visste selvsagt hva han gjorde. Selv om risikoen var stor var sikkert hvert enkelt faremoent tatt med i betraktning før kapteinen tok bestemmelsen. Det var forskjell på å gå ned med et landfly på én motor, og det å gå ned med en spesialbygget flyvebåt, med en bunn som var sterk nok til å ta imot slaget. Om noen få minutter ville de sikkert alle være ombord i Sunderland-flyet, på vei hjemover.

Sunderland'en strøk like over havflaten en sjømil vei borte. Av og til ble den helt skjult av dønningene. Det var en lang, uendelig lang innflyvning. Triggs krammet hendene sine sammen, og gjennomgikk i tankene de bevegelsene føreren av flybåten foretok akkurat i dette øyeblikket. Plutselig oppdaget han at han satt og holdt på en innbilt stikke og «flatet ut» for å sette flyet pent og forsiktig ned. De andre i jollen var så opptatt av å stirre mot flybåten at de ikke hadde lagt merke til det.

Farten nærmet seg steilehastigheten nå, og de så flybåten sette seg bløtt ned og synke ned på sjøen. Den snittet den første bølgetoppen, men fremdeles hadde den for stor fart. Den slo rett mot neste bølgetopp, bykset videre og traff den tredje med halen ned og nesen i været.

— Full motor! ropte Triggs. — Full gass!

Det syntes å være en evighet til de hørte brølene fra motorene. Flyvebåten satte rett mot den fjerde bølgetoppen. Flyveren ruste opp alle mo-

storene for å forsøke å rette flyet opp, men det var for sent. Det så ut som om babords vingeflottør boret seg inn i bølgekammen, mens resten av flyet beskrev en bue. Styrbords side reiste seg plutselig i været og det lot til at flyet ble presset sidelengs ned i sjøen. Bare styrbords vingestakk opp, femti fot rett til værs.

— Herregud! gispet Triggs.

I samme øyeblikk så han at babords vinge var revet løs. De hørte et skingrende hvin som om en motor ruste opp helt ukontrollert, og med ett slo flammene ut fra indre styrbords motor. Mennene i jollen stirret åndeløs på det uhyggelige skuespillet. Den store flyvebåten vred seg i dødskampen som et kjempestort dyr, rettet seg opp et kort øyeblikk, og satte nesen ned i sjøen mens halen ble løftet rett til værs.

Solen gikk ned og mot den mørke aftenhimmelen så de refleksene fra det brennende vraket. De stirret etter tegn til levende mennesker ombord i flyvebåten og så to brevduer flakse bort fra det sønderslåtte vraket. De fløy så lavt over sjøen at vingene deres nesten slo mot bølgetoppene, så fløy de plutselig skrått opp og kretser i store sirkler i klar silhuett mot aftenhimmelen.

Det Triggs og mannskapet hans ikke så var at ombord i flyvebåten hadde mannskapet, tolv mann ialt, klart å klatre ut på vingen, og nå strevet de med å få løs jollene. De fikk bare en enkelt jolle klar, og mens karene hoppet opp i den kom det plutselig en blære frem på den ytre ringen. Ettersom presset vokste, ble blæren større og større, til den til slutt sprakk. Fra luften hadde de

sett den andre jollen som Whitley'en hadde sluppet ned, og føreren av flybåten ga mannskapet sitt ordre om å forsøke å svømme frem til den. En av dem, en profesjonell livredder fra et badested i Sydney, klarte å kjempe seg frem mot det opprørte havet og rakk frem til jollen, fullstendig utmattet. Han måtte gi opp tanken på å padle jollen tilbake til vraket og kameratene. De andre elleve omkom i bølgene.

I løpet av noen minutter ble den store flyvebåten som var bygget for landing og start på sjøen, og til å ligge for ankers i rolige havnebasenger, fylt med vann, og sank. Da den forsvant fikk Triggs og mannskapet hans øye på jollen fra Whitley-flyet som fløt ikke så langt derfra, og de gikk ut fra at det var en jolle fra flybåten, og at mannskapet var ombord der.

Da natten falt på øket vindstyrken. Sjøen begynte å slå innover jollen igjen, og snart var de påny i sving med å øse for livet. Sjøsyken begynte å plage noen av dem igjen. Forfrosne og gjennomvåte, og utmattet av øsningen, forsøkte de å skifte på å ta noen få minutters søvn om gangen etterat de hadde fått lenset unna det meste av vannet. De lengtet etter å se den første brytningen av dagslyset. Imorgen tidlig ville alle sorger være slukket. Imorgen ville det sikkert bli satt ennu større styrker inn for å redde dem. Det var to mannskaper som skulle reddes nå. Dette ville sikkert bli den siste natten deres i jollen.

Om natten løyet vinden. De anslo vindstyrken til tolv-tretten knop, men sjøen gikk tung fremdeles, og jollen ble kastet omkring som en ball. Av

og til, når de ble løftet opp på en bølgetopp, fikk de et glimt av Whitley-jollen som fløt ikke så langt borte, og som også var lett å få øye på fra luften.

— De vifter da med et flagg i alle fall, sa Triggs.

Ingen av dem var sultne eller tørste, og de hadde liten appetitt på nødrasjonene. Fuktigheten fra klærne hadde trengt seg gjennom marg og ben og de følte seg klamme og forkomne. Kanskje de ville få mere appetitt senere. I mellomtiden kunne det være like klokt å gjemme den maten de hadde.

— Tror du at de greier å redde oss idag? spurte Cartwright.

Triggs snodde mustasjen sin tankefullt mellom fingerspissene. — Jeg tror ikke de har så stor lyst til å gjenta gårdsdagens forsøk. De sender ikke noen flere Sunderland-fly etter oss i alle fall. Ikke medmindre det stilner helt av.

— Hva tror du de da vil forsøke?

— Jeg vet ikke, Arthur. Jeg er ikke ekspert på dette. Jeg tror ikke de vil sende en Catalina hit ned. Det er litt for mange tyske jagere omkring på disse kanter. Det samme gjelder for Walrus-fly og Sea Otter. Og jeg har ikke noe større greie på disse hurtiggående motorbåtene heller. Skulle anta at det ville være litt av et risikabelt foretagende å sende et slikt fartøy hit ned.

I løpet av morgentimene så de flere fly i horisonten. Det var tydelig at de drev og lette etter dem, men flyene var så langt borte at de ikke turde spendere patroner på dem. Fra middagstid til klokken fire om ettermiddagen så de ikke noe i det hele tatt, og de begynte å spekulere på

om de kanskje skulle måtte tilbringe
ennu en natt i åpen sjø.

Tyskernes bytte.

Noen minutter over fire fikk Devonshire øye på en Beaufighter i horisonten. Da flyet var kommet omtrent tre kilometer fra dem, fyrte Triggs av et skudd med signalpistolen. Intet skjedde. Flyet fortsatte på samme kurs. Triggs ladde pistolen igjen, og holdt spent utkikk med Beaufighteren. Det var den rene hasard dette å skyte med signalpistol. Når man først hadde begynt var det nesten umulig å stoppe. Man hadde følelsen av dette skuddet, nettopp dette, skulle betale ti-fold tilbake for de skuddene som gikk tapt. Da flyet snudde og kom i retning mot jollen igjen fyrte han av et skudd til. Beaufighteren reagerte ikke med én gang, men noen sekunder etter satte den kursen rett mot jollen, samtidig som den gikk opp i større høyde. Det var tydelig at mannskapet hadde sett signalet, og så speidet etter jollen. Den sirklet et par minutter over stedet, og satte kursen hjemover igjen. Det gikk en time, uten at de så tegn til andre fly. Så kom to Whitley'er plutselig over dem. Den ene slapp ned ennå en sekk med forsyninger, men sekken sprakk da den tok vannet, og det som var inni sank med én gang. Dette flyet dro tilbake igjen, men det andre sirklet rundt dem i to hundre fots høyde.

— De signaliserer til oss, sa Cartwright.

— Navigatøren ombord på Whitley'en var så sen i morsingen at de fleste ombord i jollen kunne lese signalet uten vanskelighet.

— d-e-s-t-r-o-y-e-r-u-n-d-e-r-v-e-i-s.

— Destroyer! ropte Devonshire. —

De har sendt en destroyer ut etter oss!

— Jeg undres på når den lettet anker, sa Triggs.

— Hvor lang tid bruker den hit? spurte MacLean.

— Se opp! ropte Cartwright. — Her kommer en melding til.

Motet sank hos dem alle sammen da de stavet seg gjennom denne meldingen.

— k-a-l-t t-i-l-b-a-k-e p-å g-r-u-n-n-a-v u-v-æ-r.

— Uvær, sa Badham. — Jeg synes også at skyene begynner å trekke opp. Undres på hvor lenge vi skal være ombord i denne farkosten?

— Jeg forstår ikke at et uvær skulle hindre destroyeren i å gå ut, sa Devonshire.

— Det er vel nærmest spørsmål om den ville greie å finne oss, svarte Badham.

— Se på Whitley'en! ropte Cartwright plutselig. — Han har plutselig fått det faen så travelt!

Whitley'en var begynt å stige, og de kunne høre brølene fra motorene som ble gitt full gass. Noen få sekunder etterpå strøk tre tyske Arado-jagere rett over dem og satte etter Whitley'en. Men i neste øyeblikk forsvant Whitley'en i skydekket.

De pustet lette ut. — Det ser ut som de greide det, sa Triggs. — Hvis de kan holde seg inne i skydekket slipper de unna.

— Ennu mens han snakket hørte de plutselig de dempede eksplosjonene oppe fra skyene, og da de så nordover så de en svart røksky stige opp fra sjøen.

Ingen av dem sa noe på en stund. Hver mann forsøkte å overbevise seg

selv om at Whitley'en hadde greid å redde seg unna, men de visste godt at karene ikke hadde hatt en sjanse.

Badham ga uttrykk for en tanke som hadde plaget dem alle sammen.

— Tior dere tyskerne fikk øye på oss?

— Det er sannsynlig.

— Sett at de kommer tilbake og peprer oss med bly? Slikt har hendt før.

— Vi tar jakkene av oss og dekker jollen med dem, sa Triggs.

De tok jakkene av seg og la dem ut over den gule jollen. Den blå farven i Royal Air Force uniformene, og den dypere blå tonen i de australske uniformene til Triggs og Badham gikk i ett med farven på sjøen. Arado-jagerne kom ikke tilbake.

Lyset begynte å svinne nå, og motet begynte å synke hos dem etter hvert som tussmørket omringet dem. Vinden slo over på syd-vest. Akkurat i det øyeblikket da de ga opp ethvert håp om å bli sett fikk McLean øye på et fartøy. Han pekte ivrig østover.

Det var en fransk fiskekutter, ikke mere enn en kvart sjømil borte.

— Sitt rolig, sa Triggs. — Det er en franskmann. Hvis han ser oss havner vi i kasjotten!

De speidet i åndeløs stillhet mot franskmannen som seilte forbi uten å se dem. Tanken på at de nå kanskje oppga en sjanse til å bli reddet, kanskje den eneste sjansen de ville få på en lang stund, plaget dem ikke et øyeblikk. De hadde fått beviser for at et stort apparat var satt i gang for å redde dem. Det ville være tilfritsbrudd overfor de menn som nå arbeidet for å redde dem, og hvorav noen nå kanskje allerede hadde satt

livet til, hvis de reddet seg i sikkerhet i fiendens leir.

De slo seg til ro med tanken på å tilbringe ennå en natt i jollen, og gjorde seg klare for natten. Gulvet i jollen var råkaldt og fuktig, så de spredte svømmevestene sine ut for å gjøre det lunere. De var lemsre og forkomne, og hele tiden engstet de seg for at jollen kunne springe lekk, men likevel greide de å skaffe seg en times søvn innimellom, og det hjalp godt på humøret. Da dagen endelig grydde blåste det fremdeles kraftig fra syd-vest, og det uværet som var spådd begynte nå å merkes. Skyene hang like over sjøen, og en uhyggelig, hvit tåke reduserte siktbarheten til under en kvartmil. Til tross for dette så de om morgenen et tysk fly, en Ju 88 med kurs ut over Atlanterhavet. Det var det eneste fly de fikk øye på hele dagen.

De hadde nå vært i jollen i tre døgn uten mat og vann, og skjønt hver eneste mann påsto at han ikke var sulten, bestemte Triggs at de likevel skulle spise. Det første måltidet deres besto av en kjeks, en tablett laget av et konsentrat av malt og melk, og en liten bete sjokolade, sveget ned med en munnfull vann. Det var først etter dette måltidet de begynte å bli sultne.

— Jeg har ikke lyst å ta motet til noen, sa Badham. — Men denne værtypen kan godt holde seg over Biscayabukten i mange dager. Og nå mens vinden blåser mellom syd-vest og nord-vest kan vi jo like gjerne gjøre bruk av den.

— Ett hundre og åtti kvartimil, sa Triggs.

— Folk har drevet lengre enn det i åpen båt, sa Badham. — Dessuten.

nå når vi vet at de har tenkt å sende båter etter oss kan det være bra for helsen å komme litt bort fra Brest-halvøen. Og så har vi jo noe å pusle med i mellomtiden.

— Det har du rett i, sa Triggs. — Men hva med de som søker etter oss? — Var det ikke en tanke at vi holdt oss til den samme posisjonen?

— De kommer ikke til å søke etter oss idag. Kanskje ikke imorgen heller. Med den vinden som blåser nå kommer vi til å drive i nordlig retning i alle fall. Vi kan like godt hjelpe litt til selv også. Når de begynner å søke igjen regner de med at vi har drevet endel unna.

De brakk teleskop-masten i to, og spente flagget ut mellom stumpene. Triggs åpnet førstehjelps-pakken og fant frem bandasjer som han skjøtet på seilføringen med, og laget barduner av.

McLean som holdt utkikk etter den andre jollen så plutselig noe som lignet en finne stikke opp av sjøen et par hundre meter borte. Han gjorde Triggs oppmerksom på det.

Triggs tok ikke lang tid med å fastslå at det var en hai. Det eneste de hadde å skremme den bort med var signalpistolen. Han ladet den og holdt den klar til bruk, men han visste at hvis haien gikk til angrep ville de ikke ha en sjanse. Resten av menneskapet satt klar til å plaske i sjøen for å skremme haien bort. Men etter å ha sirklet rundt jollen i et kvarters tid, forsvant haien igjen.

Ved middagstider var de alle like sultne igjen, og de forsøkte å stille sulten med en melketablett. Timene gikk, og det lot ikke til at uværet ville gi seg. De var blitt så bortskjemt

med dramatiske episoder de to første dagene i jollen at de nå hadde vanskelig for å tilpasse seg den monotone ørkesløsheten. De ble utålmodige, ampre og tverre. De hadde ikke let for å svelge tanken på at de skulle bli liggende og drive slik i mange dager.

Hav, bare hav.

Den natten som fulgte var litt roligere, og de klarte å få litt søvn. Da de våknet om morgenen fant de at været ikke hadde endret seg noe særlig. De så ikke annet enn sjøråk og tåke omkring seg hele dagen, med en og annen regnskur innimellom, og den andre jollen så de ikke tegn til. Vinden var uforandret og de drev fortsatt nordover. Ved hjelp av seilet gjorde de en fart av omkring to knop. Mot kvelden åpnet Triggs en boks med tomatsaft og sendte den rundt.

— Det er fredagskvelden, karer, sa han. — Stor fest hjemme i Barnstaple, vet dere. Ta en slurk av dette og lat som det er øl!

Midt på natten vekket Cartwright dem plutselig.

— Se opp! ropte han. — Vi er inne i en havn!

Triggs spratt opp med én gang og alle de andre begynte å snakke i munnen på hverandre.

— Hvor, er den, Arthur?

Sjøen var blitt roligere og tåken hadde lettet. Selv i mørket mente Triggs at han kunne se omtrent hundre meter omkring seg. Han så ikke tegn til noen havn.

— Cartwright blunket og myste fremfor seg. Han hadde ikke drømt. Han hadde sittet rett opp og ned i jollen og mente at han hadde sett to

pullere på en kai. Da han sank tilbake igjen i dypet av jollen ble han klar over grunnen til denne hallusinasjonen. De pullerne viste seg å være hodene til McLean og Devonshire på den andre siden av jollen.

Ingen av dem fikk sove mere etter denne episoden, og like etterpå brøt det ut et øsende regnvær som vedvarte til ut på morgenen, og som virket forfriskende, selv om de ble gjennombløte. Vinden hadde snudd nå, og blåste rett fra nord.

— Nå driver vi ikke hjemover lenger, sa Triggs.

— Spiller ingen rolle, sa Badham. — Vi får værforandring i alle fall.

Det var en klar morgen, med bare noen få skygger i horisonten. Mot vest var himmelen blå. De ventet spent på tegn til at søkingen var blitt gjenopptatt, men hele morgenen forløp uten at noe skjedde. Hver mann holdt utkikk med en sjettedel av horisonten, og etter en stund fikk Badham øye på den andre jollen, en ørliten prikk omkring en kilometer borte. Han trodde først det var en bøye.

— De er der fremdeles, sa han.

— Vel, da kan vi ikke ha hatt særlig stor hjelp av seilingen vår, svarte Triggs.

— Kanskje de også har seilt.

Ved middagstider fikk øye på en Beaufighter. Det var det første flyet de hadde sett på to dager. De gjorde seg ikke særlig store forhåpninger om å bli sett fra flyet, men Triggs fyrte av noen skudd med signalpistolen, og flyet satte øyeblikkelig rett mot dem og vugget med vingene til hilsen. Det var den eneste av de fire Beaufighterne som var sendt ut etter dem den morgenen som hadde sett dem, og flyveren sendte mel-

ding til en annen Beaufighter som undersøkte et område like i nærheten. Denne Beaufighteren sirklet rundt dem og begynte å signalisere.

f-o-r-s-ø-k-å-f-å-k-o-n-t-a-k-t-m-e-d-d-e-n a-n-d-r-e-j-o-l-l-e-n.

— Forsøk å få kontakt med den andre jollen, gjentok Triggs. Han sa det med et tonefall som betydde at de like godt kunne ha bedt dem padle til New York. Han slo ut med armene gang på gang for å la flyveren forstå at de ikke ville kunne påta seg et slikt løft. Flyet steg opp til tusen fots høyde og fløy hjem.

Den andre Beaufighteren sirklet omkring dem nå og begynte å signalisere. De stavet seg frem gjennom meldingen sammen.

— Få kontakt med den andre jollen, det er en såret mann ombord, var meldingen. De skjønte fremdeles ikke at den sårede mannen var alene.

— Hiv inn ankeret, sa Triggs. Badham overtok ansvaret for navigasjonen, og de skiftet på å padle. Det tok hele ettermiddagen. Av og til tapte de den andre jollen av syne, men Beaufighterne kretset over stedet og hjalp dem å finne frem.

Ut på ettermiddagen kom to Hudson-fly og slapp ned forsyninger til dem. Forsyningene lå i to containere som var festet til en jolle, og de måtte hoppe i sjøen for å få innholdet av containerne ombord. Etterpå fortsatte de å padle i retning av jollen fra Whitley'en.

Hudson-flyene og den siste Beaufighteren hilste med vingene og fløy hjem igjen. Noen få minutter etterpå fikk de øye på fire tyske F.W. 190, med kurs rett mot dem.

— Hva gjør vi nå? spurte Devonshire.

— Sitter stille som mus, sa Triggs. Han håpet på at de ikke ville bli oppdaget fra flyene. Men like etterpå stupte de tyske jagerne rett mot de to jollene.

Nå ble Triggs for første gang virkelig redd. Han visste at flyvere i gummijoller var blitt skutt i senk tidligere av tyske fly. Han visste at tyskerne regnet med at hvis et fiendtlig flybesetning ble reddet og kom tilbake til England, kunne den samme flybesetningen gjøre det av med en tysk ubåt uken etter.

Men han avsto fra å gi ordre til å forlate jollen. Det ville være uverdigg å gi seg til å hoppe på sjøen, og det kunne gi tyskerne en feilaktig oppfatning av deres holdning.

De fire jagerne fløy lavt over sjøen og nærmet seg jollene med en fart av over seks hundre kilometer i timen. Da de var like over dem skjøt de rett opp igjen, og Triggs hadde følelsen av å ha sett i et glimt at de tyske flyverne vinket til dem med hjelmene sine. Vinket til dem! Mennene i jollen var for lamslått av forbauselse til å vinke tilbake.

De snudde seg og så de tyske jagerne stige nesten rett opp, og forsvinne i de lette, hvite skyene som hadde samlet seg i løpet av dagen.

Klokken seks kom de på praiehold av den andre jollen. De så bare ett hode stikke over kanten, og speidet forgjeves etter de andre.

— Hallo der! ropte Triggs. — Er De all right?

— Jeg har det utmerket, takk.

En stemme, som sa at han hadde det utmerket! Og hva med alle de andre? I nesten fire dager hadde de vært uvitende om den tragedien som hadde utspilt seg like for øynene de-

res. De stoppet padlingen i over et minutt, mens det begynte å gå opp for dem i fullt monn hvilken feiltagelse de hadde vært utsatt for.

Lenge før de kom opp på siden av jollen visste de at det bare var en mann ombord. Ingen av dem turde spørre om hvor mange det hadde vært ombord i Sunderland-flyet.

Mens Cartwright og McLean holdt de to jollene støtt, halte Triggs og Badham mannen fra flybåten forsiktig ombord.

— Hurra for friluftslivet! sa den nye kameraten deres.

Triggs og Badham spisset ører. Dialekten var ikke til å ta feil av.

— Du skulle vel aldri være australiener, kamerat?

— Stemmer. Watson heter jeg. Kommer rett fra Sydney.

Til tross for den muntre tonen han forsøkte å legge an var det lett å se at Watson var både utmattet og forkommen. De kledde av ham og ga ham en grundig massasje for å få blodsirkulasjonen hans i gang igjen, og kledde ham opp i tørt tøy som de hadde fått sammen med forsyningene fra Hudson-flyet. Etterpå ga de ham mat, og en sigarett, og ba ham hvile seg godt ut.

Kappløp med døden.

— Undres på hva de tyske jagerne foretar seg? sa Watson.

— Det skulle ikke undre meg om de holder seg like over oss for å plaffe løs på unnsetningsflyene, svarte Triggs. Han hadde knapt snakket ut da de så en Beaufighter komme rett mot dem, i lav høyde over sjøen. Triggs bestemte seg for ikke å bruke signalpistolen for ikke å tiltrekke seg oppmerksomhet fra de tyske jagerne,

og da Beaufighteren snudde så han to F.W. 190 komme strykende etter den. Men Beaufighteren hadde et godt forsprang, og det så ut som om han greide seg.

Det neste flyet de fikk øye på var en Sunderland. Bare navnet var nok til å spre en beklemmende taushet over de to drivende jollene. Flybåten gikk over dem i en høyde av fem hundre fot, men de signaliserte ikke til den. De var plaget av tanken på at de tyske jagerne skulle dukke opp igjen, og de visste at hvis dette skulle skje ville ikke Sunderland-flyet ha en sjanse.

Watson følte seg meget bedre etter at han hadde spist. De andre var også i bedre humør. De var overbevist om at dette ville være den siste natten de tilbrakte i sjøen.

De var i topphumør neste morgen også da de våknet. Det var den 17de august. Den Sunderländen de hadde sett hadde gått ned ved sin base i god behold like etter midnatt. Fire timer senere ble det sendt ut Hudson-fly og Beaufightere, sammen med hurtiggående motorbåter.

Hudsonflyene og Beaufighterne kom rett over dem ved daggry. En av Beaufighterne sirklet rundt dem og signaliserte:

d-e-t-v-a-r-e-r-i-k-k-e-l-e-n-g-e-n-å.
De sang ut signalet sammen: Det varer ikke lenge nå!

Som for å minne dem om at man ikke skulle selge huden før bjørnen var skutt, fikk de øye på tre tyske Arado-jagere som sirklet over et område lengre mot nord. I begynnelsen skjønte de ikke betydningen av dette.

— Jøss! Santfordyden er det ikke en destroyer! ropte Triggs plutselig. Ut fra tåken kom det et skip med

kurs rett mot dem. Alle så i samme retning.

— Du har ikke helt rett, sa Badham. — Men det er et britisk fartøy, det er sikkert. Antagelig en MT-båt.

— Det kommer to til, like i kjølvannet! ropte Walker.

— Tre til! rettet MacLean.

Den første MT-båten var nesten kommet opp langs siden på dem, og Triggs reiste seg og ropte av full hals til sjefen for den: — Kan De sende melding til karene våre deroppe at det er tyske jagere her?

— Selvsagt.

De fulgte med øynene mannskapet på MT-båten mens meldingen ble sendt, og Hudson-flyene søkte tilflukt i skylaget. Men plutselig ble Triggs klar over at det var et annet oppdrag Arado-jagerne var ute i.

— Se på jagerne, de har en MT-båt med seg!

En tysk motor-torpedobåt, beskyttet av jager-paraplyen kom med full fart rett mot jollen. Det var så spennende at Triggs et øyeblikk glemte at det var dem selv kappløpet gjaldt.

— Her kommer Focke-Wulf-jagere! ropte Triggs.

Men Beaufighterne som eskorterte de britiske MT-båtene hadde sett dem først. De stupte nedover de tyske jagerne akkurat idet disse gjorde seg klare til å angripe MT-båten. En av Focke-Wulf-jagerne skjøt plutselig i været med røken veltende ut av cockpit'en. Triggs kom plutselig i tanker om at det tross alt ikke var en lek han var vitne til.

Den første britiske MT-båten var kommet opp på siden av dem nå, og de ble halt ombord en etter en. Den tyske MT-båten holdt seg på avstand.

Klokken var 7.45 da Hudson-flyet meldte: Operasjonen fullført!

Men denne meldingen var litt for-
hastet. Da de fire MT-båtene dannet
tett karré-formasjon og satte kursen
nordover, kom flere tyske jagere til-
bake igjen og gikk til angrep.

— Kunne vi ikke få bemanne en
kanon? spurte Triggs.

Skips-sjefen overlot dem en luft-
vernsskanon, men det første angrepet
ble drevet bort av Beaufighterne og
Hudson-flyene før jagerne var kom-
met innenfor skuddvidde. Focke-Wulff-
jagerne trakk seg vekk, og gikk inn
i ny formasjon for å ta opp igjen an-
grepet. Denne gang hadde de mere
hell med seg, og til tross for at de
britiske jagerne tok offensiven, klarte
tyskerne å stupe inn over MT-båtene.

— Nå fikk jeg endelig oppleve
hvorledes det føles å være på denne
siden av disse innretningene! brølte
Triggs over larmen fra kanonen. Alle
de fire MT-båtene åpnet ild samtidig
og la et teppe med sperreild som ja-
gerne måtte fly gjennom. Projektilene
fra maskin-kanonene og maskin-gevæ-
rene til jagerne pisket opp sjøen om-
kring MT-båtene.

— Vi fikk ham! Vi fikk ham! ropte
flyverne høyt da en av Focke-Wulff'e-
ne plutselig skar ut til siden og trakk
oppover med røken strømmende ut fra
eksosen. De ble stående og stirre et-
ter flyet mens det sammen med den
andre jageren satte kursen tilbake til
Brest. Røken strømmet hele tiden ut
og lå som en svart hale etter den.

— Hvorfor setter ikke Beaufighter-
ne etter den? spurte Triggs.

Vi sender ikke eskorte-flyene våre et-
ter skadeskutte rypere. Jeg har allerede
sendt beskjed om at jeg må få flere
eskorte-fly.

To minutter etterpå kom en F.W.
Condor og en Ju 88 til syne. Og i
bakgrunnen skimtet de fremdeles den
tyske MT-båten som forholdt seg pas-
siv, ventende sammen med de tre tys-
ke Arado-jagerne på en sjanse til å
gripe inn i kampen. Condoren skyg-
get dem på en avstand av 7—8 kilo-
meter, mens junkeren først foretok to
skinn-angrep, og etterpå brøt frem
fra skylaget og stupte rett mot dem.

— Stupbombing! ropte Triggs.

Men de fikk aldri greie på om tys-
keren hadde bomber ombord eller
ikke, for midt i stupet så den tyske
flyveren seg tilbake over skulderen,
som en jockey som er redd for å bli
distansert i et hesteveddeløp, og plut-
selig stirret han inn i snuten på en
Beaufighter som hang i halen på ham.
Da kulene fra den britiske jageren
slo inn i skroget hans, trakk han øye-
blikkelig opp igjen og fulgte etter ka-
meratene sine tilbake til Brest.

Condoren skygget dem i tre timer,
men den tyske MT-båten og de tre
Arado-jagerne sakk et akterut etter
kort tid, og resten av hjemreisen for-
løp uten begivenheter av noen art.
De kom til Lands End klokken tre om
ettermiddagen, og klokken 17.29 kom
de inn på havnen i Newlyn, fem-og-
en-halv dag etter at de var startet fra
flyplassen i Chivenor.

Til tross for den harde påkjennin-
gen ved å være i åpen sjø, i dårlig
vær, i disse dagene, viste de ikke
tegn til å være nedbrutt, og de rea-
gerte ikke stort hverken psykisk eller
fysisk. Til sammen hadde de noen
få skrubbsår og et par flenger. Deres
overordnede offiser sendte dem på
seksten dagers ferie, og skrev i sin

rapport: «Moralen er høy, alle er vil-
lige til å fortsette flytjeneste som før.»

Da sluttrapporten over episoden
skulle skrives, tok sjefen for flysik-
kerhetstjenesten «regnskapet» for seg.
På debit-siden måtte han føre opp ta-
pet av en Sunderland flyvebåt, samt
elleve medlemmer av dens besetning,
Whitley'en med dens besetning på
seks mann, og Trigg's Wellington. Tre
fly og seksten mann. Så snudde han
bladet og førte opp på creditsiden:

seks mann av besetningen på Wellin-
tonflyet var reddet. En mann fra fly-
vebåten. En Ju 88 antagelig ødelagt.
En F.W. 190 skadet og antagelig øde-
lagt. To hundre timers øvelse i red-
ningstjeneste med fly og fartøyer. Og
til slutt, og kanskje det viktigste av
alt: den betydningen det hadde for
oppretholdelsen av moralen blant
mannskapene at en hel flybesetning
ble reddet rett for nesen på fienden,
etter å ha tilbragt 124 timer i sjøen.

Etterskrift:

*Etter å ha fullført tjenesten med
Wellington-flyene reiste Triggs og
Badham tilbake til Australia hvor de
ble overført til Liberator-fly i en tre-
nings-leir. Deretter ble de satt inn
i tjeneste i det syd-vestlige Stillehav,
med operasjonsbaser i Darwin, Mo-*

*rotai og Kokos-øene. Tilsammen fo-
retok de 102 tokter mot fienden, med
et samlet antall av 860 fly-timer.
Begge to ble tildelt den høye utmer-
kelse Distinguished Flying Cross.
Cartwright, radiotelegrafisten, emi-
grerte til Australia etter krigens slutt.*



Et Vickers «Wellington» fly, som det Triggs og hans mannskap benyttet på
anti-ubåtpatruljen i Biscayaen. I bakgrunnen en supermarine «Spitfire».



LUFTPOST

Det „flyvende bord“

Vi har før omtalt «flyvende seng» og «flyvende madrass»er. Det aller siste er nå et «flyvende bord».

Det er et amerikansk firma som har konstruert dette enkle apparatet som etter sigende kan flys av hvem som helst etter 20 minutters instruksjon. Apparatet veier 90 kg. og består av en plattform med plass til en manns føtter. Med 140 kg. last har det en rekkevidde på 24 mil og en fart på 165 km/t. Selve styringen foregår ved bevegelser frem eller tilbake og til høyre og venstre av førerens føtter. Motoren er en 44 hk. utenbordsmotor.

Den amerikanske hær har bestilt 12 av de «flyvende bord»ene og vil foreta prøver med apparatet.



Tre timer over Atlanteren

Britenes Comet III slo alle rekorder.

Da det britiske jet-passasjerfly «Comet III» avsluttet verdensomflyvningen i London ved nyttårstid hadde det tilbakelagt den 5360 kilometer lange sisteetappen Montreal-London på seks timer og åtte minutter — mens selve kryssningen av Atlanterhavet tok tre

Flyet på omslaget er en Supermarine «Swift».

timer og ti minutter, eller omtrent så lang tid som norske tog bruker fra Oslo til Hamar.

Turen Canada—Storbritannia var høydepunktet på en 56 000 kilometer lang reise verden rundt. Maskinen har slått en rekke rekorder for passasjerfly underveis.

Etter landingen sa sjefsflyver John Cunningham at flyet hadde vist seg uovertruffet i tropiske områder og stabilt ved store hastigheter. Hastigheten ved landingen hadde gjort et sterkt inntrykk på amerikanerne i Honolulu, sa Cunningham.

Comet-flyet er egentlig ikke konstruert for trafikk over Nord-Atlanteren. Det er meningen at det skal settes inn på British Overseas Airways Companys ruter på Det fjerne Østen og Syd-Amerika, mens de store turbo-prop-maskinene skal brukes på non-stop-flyvningene over Nord-Atlanteren.

Nye foto-fly til Luftforsvaret

I løpet av våren 1956 vil flyvåpnet få et antall nye fotorekognoseringsfly av type RF-84-F Thunderflash. Typen er en videre utvikling av F-84 Thunderjet, men skiller seg vesentlig ut av utseende ved at den har pileformede vinger i likhet med vår F-86 Sabrejager. RF-84-F Thunderflash har en fart på over 1000 km/t og kan nå en høyde på 14 000 meter.

Amerikas B-707 gjør 950 km/t.

Et Boingfly, 707 jet Stratoliner, som er forløperen for det jetflyet som selskapet vil sette inn i passasjertrafikken i 1958, fløy for en tid siden over Amerika på halvdelen av den tiden som de propellflyene som går i denne ruten nå. Flyet brukte 3 timer og 58 minutter på den 2 744 kilometer lange strekningen fra Seattle i Washington til Andrews Air Force Base i Maryland. Gjennomsnittsfarten var 947 kilometer i timen. Det er ny rekord for slike passasjerfly. Pan American Airways har bestilt 20 av disse Boingflyene.

Boeing 707 er utstyrt med 4 Pratt & Whitney J57 jetmotorer (hver med 4 500 kg. skyvekraft) og tar 125 passasjerer.

Douglas DC-8

Det andre av Amerikas 2 nye jet-passasjerfly som ventes å komme i bruk i slutten av 1958. Douglas DC-8 vil av utseendet ligne Boeing 707. Det får pilformede vinger og de 4 Pratt &



Whitney J75 (hver med en skyvekraft på ca. 6 750 kg.) blir «hengende» under vingene. Lengde er 43,8 meter og vingespenn 42,6 meter. Det tar 134 passasjerer. Begge disse flyene blir utstyrt med lyddempere og med anordning som vender jetstrømmen slik at flyet stopper hurtigere under landing.



VINN et modell-fly byggesett

Du kan vinne månedens byggesett. Bare fyll ut kupongen nedenfor og send den til Luftens Helter, Bladkompaniet, Storgt. 31, Oslo. Trekningen foretas 15. mars 1956.

Vi har fått inn mengder med kuponger til første trekning og vil da fra og med dette nummer lodde ut 3 byggesett hver gang.

Klipp her

Navn:

Alder:

Adresse:

.....

Har du bygget modell-fly før?

Send denne kupongen til:
LUFTENS HELTER, Bladkompaniet A/S, Storgt. 31, Oslo, innen 15. mars 1956.

3

Nytt fra Flyselskapene

Norsk charterflyvning vokser

Fred. Olsens Flyselskap A/S har nylig fått sine to nye Vickers Viscount turbo-propfly. De blir chartret av British European Airways for to år. Selskapet har bestilt et fly til av samme type og har opsjon på ytterligere tre. For tiden opererer Fred. Olsens Flyselskap med to Dakotaer, hvorav den ene er chartret av SAS. Selv om selskapet baserer seg på charter-flyvning — spesielt time-charter — så er det interessert i fraktruter og har søkt konsesjon på slike.

Braathens SAFE har meget å gjøre på sine innenlandsruter og det meste av materiellet er satt inn der. Selskapet opererer med tre Heron fly, en Dakota, og en Skymaster som er chartret av Icelandic Airlines. M.h.t. nyanskaffelser får selskapet et Heronfly til i disse dager og har bestilling inne på et Vickers Viscount som vil bli levert i mai.

SAS reserverer også noe av sitt materiell til charterflyvning men virksomheten er liten sammenlignet med selskapets rutetrafikk.

Alle tre selskaper driver utstrakt trafikk med gruppereiser på charterbasis, og trafikken vokser fra år til år. Fotballag, ungdomsorganisasjoner og turistselskaper foretrekker mer og mer

chartret fly. Ellers er skipsrederiene gode kunder i charterflyvningen.

Av laste-opdrag innen charterflyvningen er oppdragene mangeartede — blomster og hummer, barskog, reserveredeler og sjimpanser er nå flyfrakt.

En annen form for charterflyvning flys av Widerøe Flyselskap og Polarfly A/S og noen andre mindre selskaper: det er taxifylvning. Disse selskaper driver også syketransport og ifjor foretok Widerøe alene ialt 157 syketransporter fra selskapets fire stasjoner Oslo, Trondheim, Narvik og Tromsø. Widerøe driver dessuten utstrakt innenlandsk rutetrafikk med passasjerer og post. I år overtar selskapet driften av sjøflyruten Bodø—Tromsø så alle sjøflyrutene i Nord Norge blir da fløyet av Widerøe.

Ruteselskapene:

SAS flyr jet fra 1960.

Efter at SAS' kjøp av Convair 440 til sine korte ruter har selskapet nå tatt skrittet inn i jet-alderen og bestilt Douglas DC-8 jet-passasjerfly til de lange rutene.

Den første maskinen skal leveres ved årsskiftet 1959/60, den siste utpåttersommeren 1960. Flyene skal snarest settes inn på rutene fra Skandinavia til New York, Los Angeles og Tokio, hvoretter man fremdeles vil ha en reserve, mulig med henblikk på Sør-Amerika.

PAA (Pan American Airways).

Selskapet har bestilt 4-5 jetpassasjerfly til en verdi av 269 millioner dollar fra Boeing Co. og Douglas Aircraft Co. Leveringen av flyene, Boeing B-707 og Douglas DC-8, begynner i desember 1958 og skal være avsluttet innen 1961.

AIR FRANCE

I høst satte Air France inn et av sine store Super G-fly på Skandinavia-ruten og nå har selskapet bestilt 10 jetfly av den franskygde typen «Caravelle» SE 210, med leveringstid i 1957. Fra våren 1958 kan man vente at dette flyet vil bli satt inn i Air France's rute på Skandinavia — via København til Stockholm. Meget tyder på at selskapet også har planer om å anløpe Oslo, og det er ikke utesluttet at «Caravelle» vil bli å se på Fornebu.

«Caravelle» som er et mellom-distansefly med to reaksjonsmotorer, trenger en startbane på 1310 meter og en landingsbane på 1150 meter. Teknisk er det derfor ikke noe iveien for at flyet i 1958 skal kunne anløpe Oslo.

Flyet kan ta fra 70—91 passasjerer og har en marsjfart på ca. 800 km/t.

SABENA

Det belgiske flyselskapet Sabena vil sette tre jetfly inn i tjenesten våren 1960, melder selskapet. Sabena har bestemt seg for tre Boeing 707-320, og det første vil bli levert i desember 1959. Flyene skal brukes på ruten Brussel—New York eller Brussel—Kongo, meldes det.

KLM

Rutenettet til det nederlandske flyselskap KLM utgjør nu ca. 240 000 kilometer og er dermed det nest største i verden, fremgår det av selskapets årsmelding.

Tallet på reisende med selskapets fly steg med 6 % til 723 000.

I 1955 ble utbetalt et utbytte på 5 pst. av fortjenesten i 1954. Man regner også med et godt økonomisk resultat av 1955.



Fjernstyrte prosjektiler

I skyggen av nye fly og flytyper har de såkalte «missiles» eller fjernstyrte projektiler utviklet seg utrolig raskt siden de tyske V-våpens dager, og det hersker ikke lenger tvil om at disse fremste eksponenter på trykknapp-krigens område vil komme til å spille en avgjørende rolle i en eventuell fremtidig vepnet konflikt. Som offensivt våpen på grunn av stor effektivitet, og som defensivt ut fra forutsetningen om at det beste forsvar mot «missiles» og høytflyvende bombefly nettopp er «missiles».

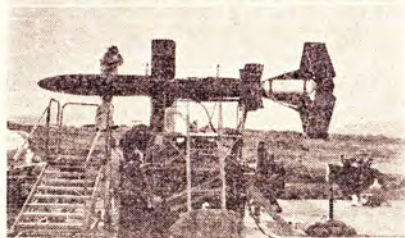
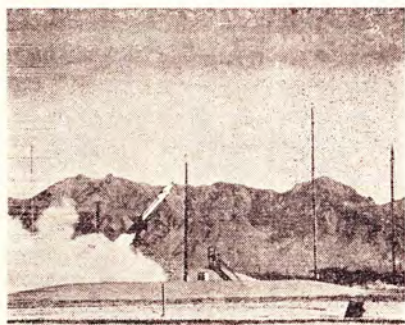
Forøvrig er det nok anvendelsesmuligheter for fjernstyrte projektiler til fredelige formål når bare apparatene blir mer utviklete.

Siden krigens slutt har noe over 30 forskjellige «missile»- og ubemannede flyprosjekter sett dagens lys i U.S.A. I dag har, ifølge tidsskriftet Aviation Week, seks «missile»-typer nådd produksjonsstadiet, og er nå å finne i Amerikas militærarsenaler både innen- og utenfor landets grenser. Ytterligere to typer er videre ferdige til å bli fremstillet i større antall. — Russland er imidlertid også klar over våpnets potensielle verdi, og arbeider på spreng for å gjøre sine modeller så perfekte som mulig.

Det er et faktum at tyske vitenskapsmenn deltar aktivt på begge sider av jernteppet i kappløpet om å nå målet: En interkontinental «missile» med en rekkevidde på 8000 km. i stand til å føre med seg en atom- eller vannstoffbombe i supersonisk hastighet. Vanskene er imidlertid mange og store; de høye temperaturer og drivstoffet har i særlig grad skaffet mye bry.

Man taler for tiden om seks «missile»-klasser: Overflate til overflate, overflate til luft, luft til luft, luft til overflate, luft til undervann og undervann til luft. — De fleste våpen sorterer under de tre første kategoriene, men det kan også nevnes at det er foretatt vellykkede utskytinger fra undervannsbåter i neddykket tilstand.

De forskjellige ledesystemene er et kapittel for seg selv; det finnes strengt



talt like mange forskjellige som det finnes «missile»-typer. Noen av våpene bringer med seg et komplett radarsett, som sammen med kompliserte, elektroniske apparater fører dem mot målet. Andre kan styre etter impulser sendt ut fra radarstasjoner på bakken eller i fly; atter andre leter seg frem etter særegne utstrålinger i form av lys, varme eller elektromagnetiske bølger. Blant de mindre benyttede systemer kan man finne ett basert på automatisk navigasjon ved hjelp av himmellegemer, ett der våpnet følger en på forhånd utstukket bane, mens impulser fra stasjoner på bakken slår av motoren i det rette øyeblikk samt ett der «missile'n» måler tidsforskjellen mellom to radarsignaler utsendt samtidig fra to skjermes og så styrer etter dette.

De aller fleste «missiles» er enten rakett- eller turbojetdrevne.

1. Douglas «Honest John» er ingen «missile» i ordets rette forstand; den har intet ledesystem. Men med en rekkevidde som prosjektilene til de største og tyngste kanoner samt en kraftig sprengladning, er den likevel å regne som en farlig kar. Flere utskytningsstasjoner finnes i Europa.

2. Fairchild «Lark» hører til kategorien overflate til luft. Legg merke til hjelperakettene festet til haleseksjonen. De faller av når en viss hastighet er oppnådd, hvorefter våpnet fortsetter for eget rakett-aggat.

3. Sperry-Douglas «Sparrow» opphengt under vingene til et marinefly av type Douglas F3D Skynight. «Missile'n» er liten, men effektiv. Medførende selvstendig ledesystem.



4. Bildet viser en Chance Vought «Regulus» idet den sendes opp med hjelperaketter fra en spesiell utskytningslavett. Overflate til overflate «missile» med turbojetmotor.



5. Ryan «Firebee» er en «missile» av litt mer fredelig karakter enn de øvrige; den brukes nemlig som øvelsesmål for fly og antiluftskyts. Fjernkontrolleres fra bakkestasjon, og kan manøvreres som et høyverdig jetjagerfly. Hvis en Firebee blir truffet og skadd, utløses en stor fallskjerm som forhindrer total ødeleggelse når den når bakken. Drevet av en turbojetmotor.

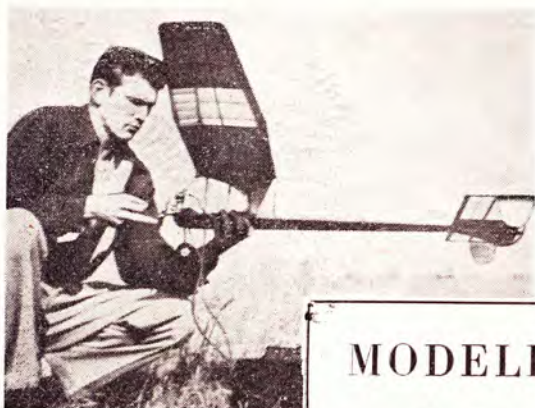


Rakett som går tre mil opp i luften.

Amerikanske vitenskapsmenn har konstruert en rakett som vil kunne gå 28 800 meter til værs med en last på 67,5 kilo instrumenter. Dette vil bli høyere enn noen enkelt-rakett har vært før. 22 slike raketter vil bli sendt opp fra Fort Churchill i Canada i Det geofysiske året 1957—58. De er helt lufttette slik at de luftprøvene som blir tatt høyt til værs ikke blir ødelagt av gassen fra brennstoffet, noe som har hendt ofte ved tidligere rakettflukter.

Stort arbeid for atomdrevne fly.

Amerikanerne vil nå sette i gang et stort forsøksarbeid for å finne en løsning på problemene som melder seg når de skal bruke atomkraften til å drive frem fly. Et nytt atomanlegg som skal brukes til disse forsøkene blir bygget i nærheten av Sandusky i Ohio. Dermed er vitenskapsmennene kommet over fra det rent teoretiske til det praktiske planet på dette feltet.



MODELLFLYVNING igår og idag

Visste du at modellflyvningen er en menneskealder eldre enn flyvningen?

En franskmann ved navn Penaud, som ville vise at det var mulig for «fartøyer tyngre enn luft» å pløye himmelhvelvet, demonstrerte en dag i 1872 en eiendommelig innretning for studentene ved Sorbonne'n i Paris. Det var et modellfly, av det vi idag ville kalle «pusher»-typen. Innretningen fløy altså med halen først, og propellen, eller «luftskruen» som Monsieur Penaud kalte den, satt bak vingen. Propellen ble drevet med en gummistrikk, og den skal ha fløyet sytti meter.

Denne demonstrasjonen vakte en viss oppsikt, og den ga foranledning til mange spekulasjoner. Driftige forretningsfolk med fantasi satte seg ned og planla luftruter på fjerne himmelstrøk, og det ble til og med sendt ut innbydelser til å tegne aksjer i et par slike foretagender.

Den stimulerte også til forsøk med større «fartøyer tyngre enn luft». Ett av dem var et dampdrevet fly, og dette befinner seg idag i et teknisk museum i Paris. Konstruksjonen var sinnrik, og flyet var så lett at det faktisk gjorde tegn til å stige opp fra bakken under den første prøveflyvningen. Konstruktøren, Ader, satt selv ved stikken, men han ble så betuttet da innretningen virkelig begynte å lette på seg at han tapte fullstendig orienteringen, og resultatet ble verdens første fly-crash.

Det var på denne tiden flyvningens pionerer begynte med lange benklær. I Russland gikk en lang, forvoksen gutt ved navn Igor Sikorsky og lekte med flyvende modeller. Tanken på at modellene hans en dag skulle kunne utvikle seg til å bli luftfartøyer som kunne frakte last og pasasjerer grep ham så sterkt at han hadde vanskelig

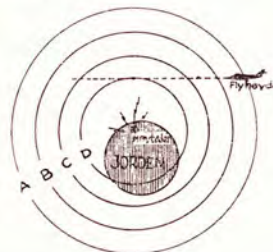
(forts. s. 30)

DE SPØR-VI SVARER

Når en flyr med en hastighet på Mach 2 over en høyttaler stående på bakken, hvordan kan da lyden fra høyttaleren rekke flyet, og hvorfor kommer ordene i omvendt rekkefølge?

Matthew.

SVAR: Med de høyttalere som fins i dag vil ikke lyden rekke flyet, men la oss forutsette at det eksisterte en høyttaler som var kraftig nok. Over den befinner vi oss i et fly som suser av gårde med en hastighet på Mach 2. Passerer vi høyttaleren før eller nettopp som den begynner å sende, vil vi ikke høre noe av det som blir sagt, fordi vi flyr raskere enn lyden. For å høre lyden må vi når sendingen tar til, fly mot høyttaleren, og befinne oss dobbelt så langt unna den som avstanden lyden har opp til vår flyhøyde. Da vil vi bare høre den aller første lyden som blir sendt. For å høre hele sendingen må vi befinne oss minst så langt unna at vi passerer over høyttaleren når den siste lyden har nådd vår flyhøyde. Og deretter vil vi begynne å ta igjen lydene — og vi vil høre dem i omvendt rekkefølge. Men dette kan best vises ved en tegning. Vi forutsetter at lydene som sendes er A, B, C og D, og at de sendes i denne rekkefølge.



Så følger vi den prikkede linjen som er flyhøyden. Når vi flyr mot høyttaleren hører vi A-B-C-D, dvs. sendingen i riktig rekkefølge. Men så flyr vi fra høyttaleren, og fordi vi flyr raskere enn lyden, tar vi på ny igjen lydbølgene, først den siste lyden som ble sendt, så den nest siste osv. Altså hører vi lydene i omvendt rekkefølge. Når De nå har blitt enig med oss om at dette er helt korrekt, kan vi jo gi Dem et nytt problem å tygge på. Med hvilken fart vil vi høre lydene når vi flyr respektive mot og fra høyttaleren . . . ?!

For å kunne besvare — på noenlunde rimelig tid — alle de spørsmålene vi har fått vedrørende dagens flytyper begynner vi her en liste med de viktigste tekniske spesifikasjoner. Listen vil etterhvert omfatte alle kjente jager-, bombe- og passasjerfly (eventuelt også andre flytyper) fra alle land, og åpner med amerikanske jet-jagere.

Dessverre tillater ikke plassen oss å svare hver enkelt innsender for seg.

Amerikanske jetjagere.

Opplysningene står i denne rekkefølgen: Fabrikkens navn, flyets betegnelse, flyets navn, motortype, toppfart, vingespenn, lengde, høyde, vekt og bevegning.

Bell P — 59 A Airacomet (USA's første jetfly, 1944), En C.E.C. Ca. 725 km/t, 14,9 m, 11,6 m, ?, fire 12,7 mm mitraljøser.

Chance Vought XF 6 U-1, Pirate, En Westinghouse 24 C, ?, 9,2 m, 10 m, 3,58 m, 4180 kg, ?

I neste nummer fortsetter vi med amerikanske jetjagere.

(forts. fra s. 28)

for å følge med på skolen. Foreldrene flyttet til U.S.A. i begynnelsen av århundreskiftet. Da hadde brødrene Wilbur og Orville Wright forlengst bevist at «tyngre-enn-luft»-teorien holdt, og Igor Sikorsky sluttet seg snart til kretsen av flyvningens pionerer. Han konstruerte og bygget sjøfly og amfibiefly som gjorde seg sterkt gjeldende i tyve-årene og helt frem til krigsbruddet.

Den hollandske fly-konstruktøren Fokker, en av de største pionerer på flyvningens område, hadde også hatt sine modellfly «på vingene» lenge før brødrene Wright gjennomførte sin første flyvning. Han stillet sin store erfaring og sine rike kunnskaper til disposisjon for Tyskland under den første verdenskrig, og det var ikke hans skyld at ikke Tyskland vant «luftherredømmet» den gangen. Hans grundige forarbeide med de tekniske problemene hadde overbevist ham at forskningen var av vesentlig betydning for forbedring av konstruksjonene, og det var på hans initiativ at verdens første vindtunnel ble bygget i Göttingen i det for Tyskland trengselens år 1917. Vindtunnelen viste nye veier i aerodynamikken, og som en følge av dette konstruerte Fokker et av sine hurtigste og beste krigsfly. Uheldigvis for tyskerne ble et av de første flyene av denne typen skutt ned over Frankrike noen få dager etter at det hadde forlatt fabrikken, og dermed fikk de allierte også nytte godt av erfaringene fra vindtunnelen.

Ved århundreskiftet forlot pionerene modellflyvernes rekker, laget virkelige fly, og fløy dem. Og etterhvert som tiden gikk ble modellflyvningen redusert til å være mere eller mindre

leketøy. Men det var et leketøy som satte fantasien i sving hos mange av de menn som siden skulle utvikle flyvningen til det den er idag. Og selv om ikke modellflyvningen gjennomgikk en teknisk utvikling så rivende, og så omfattende som sin «store bror», så gjorde den da av og til et skritt fremover. Erfaringer innvunnet fra virkelige fly kom modellflyvningen til gode når det gjaldt selve konstruksjonene. Nye materialer ble også tatt i bruk. Det viktigste fremskrittet på dette området var bruken av balsa-treet til bygging av flyskrog. Denne tresorten vokser i de vidtstrakte skogene i Syd-Amerika, og den kom frem til verdenshavnene på en pussig måte. Side om side med balsa-trærne vokser tunge og «edle» tresorter som ibenholdt, pukkenholdt, m.v. Mens balsa-treet bare har en femtepart av furutreetes spesifikke vekt, er ibenholdt-treet så tungt at det synker i vann. For å fløte de «edle» tømmerstokker frem til havnebyene, tok man da balsa-treet til hjelp. To balsa-stokker ble surret til hver ibenholt-stokk.

Balsa-treet ble siden tatt i bruk i fly-industrien, blant annet til utforming av strømlinje-profiler på stålrør. De sjøflyene som i sin tid ble bygget ved Marinens flyfabrikk i Horten hadde således profiler av balsa-tre bak de rørene som forbandt flyenes flottører med kroppen.

For modellflybyggerne kom balsa-treet som sendt fra himmelen. Strikkmotoren ble også forbedret i årenes løp da fabrikkene fremstillet gummi-strikk som var spesielt egnet til drift av modellfly. Det spesial-lagede «japan-papir» til trekk av vinger og skrog, og sellulose-lakkene og «dope»-typene øket etterhvert mulighetene

for bygning av strikkdrevne modeller som kunne vise fremragende fly-egenskaper.

Disse nye materialene, og ikke minst de nye konstruksjonene gjorde det mulig å øke modellflyenes aksjonsradius i betraktelig grad. Man talte ikke lengre om at et modellfly kunne fly så og så mange meter. Flytiden ble målt, og spranget fra flytider på omkring minuttet til rekordene på omkring det tidoblete var ikke langt. Nå er det jo en beklagelig kjensgjerning at en «strikk-motor» i et modellfly ikke kan arbeide med tilfredsstillende effekt i så mange sekundene. Konkurransen-flyvernes teknikk måtte derfor gå ut på å vinne så megen høyde som mulig i løpet av det første minuttet, og siden la modellen «gli» så lenge som mulig. Modellens egenskaper i glideflukt ble med andre ord avgjørende for resultatet. Dette åpnet igjen øynene for den delen av modellflyvning som bare går ut på glideflukt, og det var derfor naturlig at de rene glide-modellene fikk stort innpass, og til dels tok luven fra de strikk-drevne modellene, i et hvert fall i de mere — skal vi si blaserte — kretser. Slik var stillingen på modellflyfronten i de fleste land i Europa da krigen brøt ut, og material-vanskene satte en stopper for videre utvikling.

Men i mellomtiden hadde tusener og atter tusener av modellflyvere på den andre siden av Atlanterhavet tatt bensin- og dieselmotorer i bruk til drift av modellflyene sine. Allerede i slutten av tredve-årene var fremstillingen av miniatyrmotorer blitt litt av en storindustri i U.S.A.

Her fikk modellflyverne en kraftkilde med uanete muligheter. Et bensindrevet modellflys rekkevidde kan

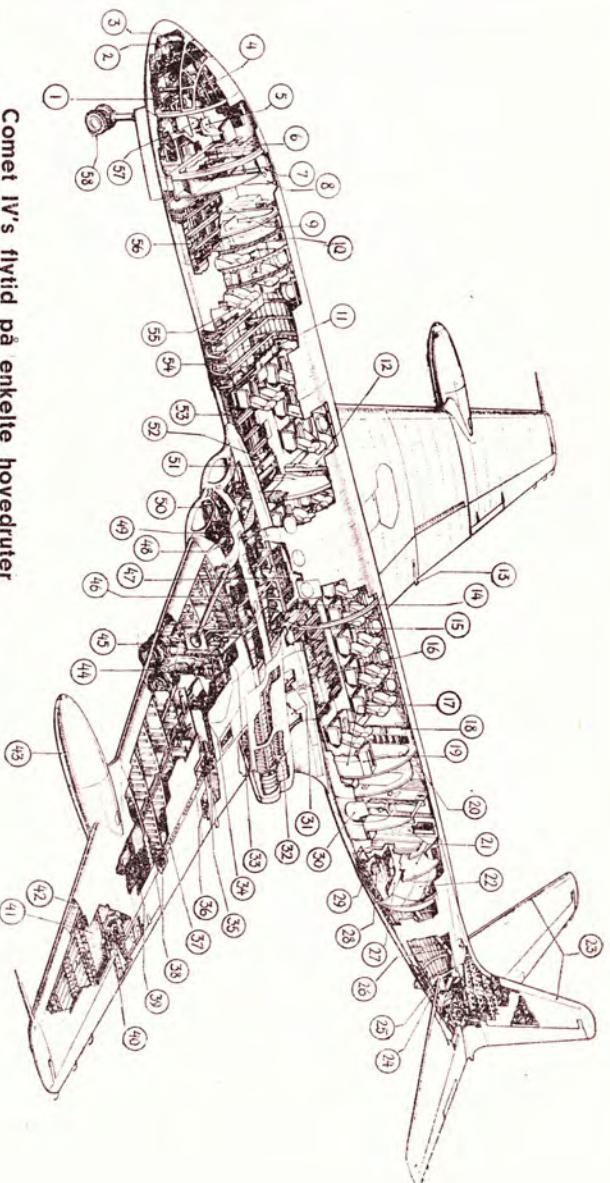
ikke måles med samme målestokk som den som anvendes for strikkmodellene. Oppgaven blir ikke lenger å forlenge flukten, men å begrense den, slik at flyet ikke flyr bort og forsvinner. Kontrollen av flyet er like viktig som selve flyve-egenskapene. Det hender jo ofte at en strikkmodell kan fly bort fra eieren også, og det er jo et smertelig tap, men når en modell med et par meters vingespenn som det kan ha tatt mange måneder å bygge, og utstyrt med en motor som kommer på rundt regnet 100 kr. forsvinner i det blå — da blir tapet nærmest katastrofalt. Det modellflyverne derfor ønsket seg nå var derfor radiostyrte fly, eller fly som kunne styres på andre måter. Og ettersom det innen modellflyvernes rekker fantes konstruktører som gikk løs på problemene med like stort alvor som konstruktørene i flyindustrien, varte det ikke lenge før ønskene ble virkeliggjort. Idag er de radio-styrte modellflyene alminnelige i U.S.A., og en annen meget populær måte å kontrollere flukten på er den s.k. «stunt»-metode. Flyet styres ved hjelp av to liner og et håndtak som modellflyveren griper om, reguleres og stoppes også ved hjelp av «stunt»-linen.

Men dette skal vi beskrive nærmere i neste nr. av Luftens Helter. Foreløbig skal vi nøye oss med å fastslå at modellflyvningen har utviklet seg en god del siden Monsieur Penaud demonstrerte verdens første «luftfartøy, tyngre enn luft».

Den tredje artikkelen om modellflyvning kommer i neste nr. og handler om radiostyrte, bensin- og diesel-drevne modellfly.

„Comet IV“

1. Kaptein.
2. Forreste skott for trykk-kabinen.
3. Plass for radar-innallasjon.
4. Annetflyver.
5. Flymaskinist.
6. Radioapparater.
7. Garderobe for besetningen.
8. Inngangsdør —»—
9. Anretning.
10. Garderobe for passasjerene.
11. Lufttilførsel til kabinen.
12. Hovedskottet med kanaler for ventilasjonsluften til kabinen.
13. Utløp fra hurtigtømmingsanlegget for brennstoff.
14. Balanserors-servo.
15. Servo for landingsklaffer.
16. Lasterom nr. 2.
17. Flyverinnens plass og skap for drikkevarer.
18. Drikkevanns-fontene, bokhylle og garderobe.
19. Hatteshyller på begge sider i kabinen.
20. Nødutgang.
21. Toiletter.
22. Aktive skott for trykk-kabinen.
23. Termisk avisning av haleflate-nes forkanter.
24. Overføringsstenger for siderors bevegelse.
25. Overføringsstenger for høyderorsbevegelse.
26. Varmlufttilførsel for avisning av haleflater.
27. Lasterom nr. 3.
28. Bakre utstrømningsventil, kabinluft.
29. Servomotorer for balanseror og sideror.
30. Inngangsdør for passasjerer.
31. Livbåter. (Høyre og venstre side.)
32. Opplagring av utblåsningsrør.
33. Brannslukningsflasker.
34. Mekanisme for understells-luker.
35. Servomotor for landingsklaffer.
36. Bevegelsesledd for landingsklaffer.
37. Luftbremser (også på vingens underside).
38. Manøversylinder for luftbrems.
39. Elektrisk drevet brennstoffpumpe.
40. Overføringsmekanisme for balanseror.
41. Brennstoffceller.
42. Kanal for varmluft til avisning av vingeforkant.
43. Brennstofftank.
44. Hovedunderst., 4-hjuls bogie som svinger ut- og oppover.
45. Integraltank for brennstoff.
46. 4 stk. Rolls-Royce «Avon» R.A.-29 reaksjonsmotorer.
47. Fleksible brennstofftanker i senter-seksjonen.
48. Likerefter.
49. Kald-luft inntak.
50. Varmevexler.
51. Temperatur-regulering av kabinens ventilasjonsluft.
52. Forreste utstrømningsventil, kabinluft.
53. Hydraulisk panel.
54. Lasterom nr. 1.
55. Passasjerstoler.
56. Elektrisk hovedpanel.
57. Telegrafist og navigatør.
58. Styrbart nesehjul, felles inn bakover.



Comet IV's flytid på enkelte hovedruter

(iberegnet 15 minutters landingstid og 45 minutters opphold ved hver mellomlanding)

London—Tokio (via Cairo, Karachi, Bangkok)	21 timer 53 min.
London—Sydney (via Cairo, Karachi, Singapore, Darwin)	27 » 14 »
London—Johannesburg (via Kano)	12 » 57 »
London New York (via Gander)	9 » 10 »

MÅNEDENS FLY - 7:

Comet III er en videreutvikling av Comet II som ble tatt ut av trafikken i april 1954 etter diverse uhell. Comet III er en prototype og den serieproduserte versjon som ventes å bli levert i siste halvpart av 1958 vil få betegnelsen Comet IV.



COMET III

Produksjon: de Havilland, England.
Type: jet-passasjerfly for mellom-distanser.

Motor: Fire Rolls Royce Avon RA 26 jetmotorer (hver med en skyvekraft på 4 500 kg.) Comet IV får Avon RA.29 med 4 725 kg. skyvekraft.

Marsjfart: 800 km/t.

Vekt: Ca. 31 tonn u/ last og brennstoff.

Rekkevidde: 4 590 km.

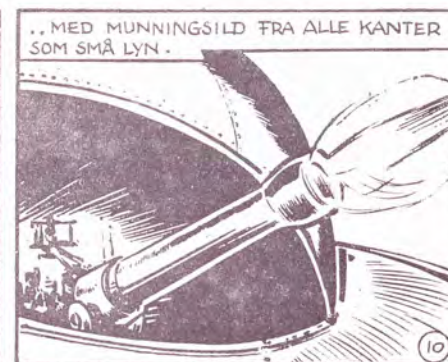
Vingespenn: Ca. 32 meter.

Lengde: Ca. 31 meter.

Andre opplysninger: Comet IV vil ventelig by på bedre egenskaper enn den her nevnte Comet III. Den vil ta 58—76 passasjerer og ha et mannskap på 4 samt 2 stuerter. Comet IV vil trenge en startbane på ca. 2 200 meter med full last (ca. 7 tonn).



RACA (FORTSATT FRA SIDE 2):

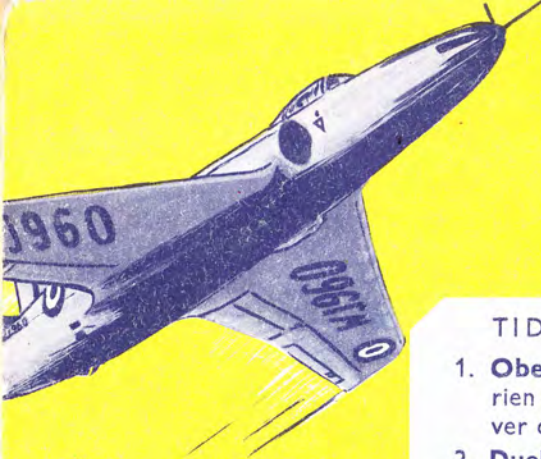


I KVADRATA HAR DEN EURASISKE PRESIDENTEN SAMMENKALT „STORRÅDET.“ PRESIDENTEN TALER:

JEG HAR ALVORLIGE NYHETER, MINE HERRER.



FORTSETTELSE I NESTE NR.



*kjøp
det
idag!*

TIDLIGERE UTKOMMET

1. **Oberstens dødsflyvning** — historien om Amerikas mest berømte flyver og hans siste flukt.
2. **Duell i luften** — historien om det mest vanvittige kup som er foretatt i luften.
3. **Først over Atlanteren** — fortellingen om to våghalsers fantastiske bragd.
4. **De flyvende tigrene** — historien om flyveren som ble en legende under krigen i østen.
5. **Lydmurens forbannelse** — prøveflyveren Jacky Cloudy's lek med døden i 2000 kms fart.
6. **Orkan på rute 423** — nervepirrende minutter i kamp med naturkreftene over Pyreneene.
7. **På dødens vinger** — flyhelten Max Guedj's tapre kamp mot tyskerne over Narvik.
8. **I kamp med døden på 88° nord** — historien om hardhausene som først trosset Ishavet.
9. **Høk over høk** — fire engelske flyvers store kup og vanvittige flukt med et italiensk fly.

Hos Deres bladforhandler eller ved bestilling mot frimerker til Bladkoripaniet, Storgt. 31, Oslo.

LUFTENS HELTER